X kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 8)
z dnia 16 stycznia 2024 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 8)

16 stycznia 2024 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posłów: **Mirosława Suchonia (Polska2050-TD)**, przewodniczącego Komisji, i **Pauliny Matysiak (Lewica)**, zastępcy przewodniczącego, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli finansowania przedsięwzięć służących rozwojowi elektromobilności w Polsce.

W posiedzeniu udział wzięli: **Miłosz Motyka** podsekretarz stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska wraz ze współpracownikami, **Katarzyna Zielińska-Heitkötter** zastępca dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, **Piotr Walczak** radca prezesa Najwyższej Izby Kontroli, p.o. dyrektor Delegatury NIK w Łodzi wraz ze współpracownikami, **Monika Żółkowska** zastępca dyrektora Departamentu Transformacji Energetyki Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, **Piotr Kocjan** naczelnik Wydziału Projektów Miejskich Centrum Unijnych Projektów Transportowych, **Bartosz Dziadecki** koordynator projektu II Działu Rozwoju Innowacyjnych Metod Zarządzania Programami Narodowego Centrum Badań i Rozwoju oraz **Adrian Pokrywczyński** ekspert Związku Powiatów Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Witam panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości.

Jest z nami pan Piotr Walczak, radca prezesa Najwyższej Izby Kontroli, pełniący obowiązki dyrektora Delegatury NIK w Łodzi, wraz ze współpracownikami. Witam serdecznie, panie dyrektorze. Nie ma z nami pana ministra Miłosza Motyki, ale jest całe grono współpracowników pana ministra w Ministerstwie Klimatu i Środowiska. Niniejszym witam serdecznie wszystkich państwa reprezentujących ministerstwo.

Serdecznie witam panią Katarzynę Zielińską-Heitkötter, zastępcę dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej. Witam, jeżeli z nami jest, panią Sylwię Cieślak-Wilk, zastępcę dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych, wraz ze współpracownikami. Serdecznie witam panią Monikę Żółkowską, zastępcę dyrektora Departamentu Transformacji Energetyki Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, wraz ze współpracownikami.

Serdecznie witam pana Adriana Pokrywczyńskiego, eksperta Związku Powiatów Polskich, wraz ze współpracownikami. Serdecznie witam panią Katarzynę Lenart, kierownika projektu Działu Rozwoju Innowacyjnych Metod Zarządzania Programami Narodowego Centrum Badań i Rozwoju, wraz ze współpracownikami. Witam pana Piotra Zarembę, prezesa zarządu ElectroMobility Poland, wraz ze współpracownikami.

Szanowni państwo, ponieważ mamy pewne problemy techniczne związane z transmisją na zewnątrz posiedzenia naszej Komisji, przekazuję prowadzenie pani wiceprzewodniczącej, pani posłance Paulinie Matysiak, ale zanim przekażę prowadzenie, zarządzam pięć minut przerwy w celu rozwiązania problemów technicznych. Po przerwie wrócimy do procedowania Komisji. Dziękuję bardzo.

[Po przerwie]

Przewodnicząca poseł Paulina Matysiak (Lewica):

Jesteśmy ponownie. Mamy transmisję. Możemy wrócić do naszego porządku obrad.

Przypomnę, że jest to rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli finansowania przedsięwzięć służących rozwojowi elektromobilności w Polsce. Czy są uwagi do porządku obrad? Nie ma. Stwierdzam zatem przyjęcie tego porządku. Przystępujemy do jego realizacji.

Bardzo proszę przedstawiciela NIK o zabranie głosu.

Radca prezesa Najwyższej Izby Kontroli, p.o. dyrektor Delegatury NIK w Łodzi Piotr Walczak:

Dzień dobry. Szanowna pani przewodnicząca, szanowne panie i panowie posłowie, Wysoka Komisjo, mam dzisiaj zaszczyt i możliwość przedstawienia wyników kontroli „Finansowanie przedsięwzięć służących rozwojowi elektromobilności w Polsce". Jest to kontrola, która była realizowana i koordynowana w Polsce przez Delegaturę NIK w Łodzi. Jestem tutaj wspólnie z koordynatorem kontroli, doradcą Zbigniewem Łabęckim.

Proszę państwa, kontrola dotyczyła lat od 2018 r. do połowy 2022 r. Tutaj jest moja pierwsza uwaga: oczywiście z tego powodu kontrola ta nie do końca przedstawia aktualne dane. Elektromobilność jest dość dynamicznie rozwijającą się u nas dziedziną i półtora roku spowodowało pewne zmiany. Najbardziej aktualne dane, które posiadamy, jak mówię, dotyczą połowy 2022 r. Moja druga uwaga jest taka: mieliśmy już zaszczyt prezentować tę kontrolę w Sejmie przed Komisją do Spraw Kontroli Państwowej w połowie 2023 r.

Proszę państwa, dlaczego podjęliśmy kontrolę?

Kontrolę podjęliśmy z powodu wagi problemu elektromobilności w Polsce. Chcieliśmy sprawdzić, jak wygląda finansowanie elektromobilności w naszym kraju. Zwracam uwagę, że kontrolą objęliśmy jedynie zakup pojazdów kołowych napędzanych energią elektryczną. Nie kontrolowaliśmy chociażby elektromobilności w zakresie transportu takiego jak transport tramwajowy. Drugim podstawowym pytaniem, na które chcieliśmy sobie odpowiedzieć, jest pytanie o to, jak realizowana jest ustawa w skrócie zwana ustawą o elektromobilności. Jest to ustawa z 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

Co kontrolowaliśmy? Proszę państwa, kontrolowaliśmy 23 jednostki w całym kraju. To przede wszystkim instytucje, które zapewniają wsparcie elektromobilności, a więc Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, Centrum Unijnych Projektów Transportowych, trzy wojewódzkie fundusze ochrony środowiska i gospodarki wodnej w Warszawie, Łodzi i Katowicach, pięć urzędów marszałkowskich w województwach: mazowieckim, łódzkim, śląskim, opolskim i warmińsko-mazurskim i trzynaście urzędów miast: Bełchatów, Pabianice, Tomaszów Mazowiecki, Gliwice, Bielsko-Biała, Jastrzębie-Zdrój, Olsztyn, Elbląg, Ełk, Opole, Kędzierzyn-Koźle, Legionowo i Pruszków.

Proszę państwa, jeśli chodzi o wsparcie finansowe elektromobilności w Polsce i Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, dysponował on dość pokaźnymi funduszami na ten cel. Było to prawie 4 mld zł. Rozdysponowano 912 mln zł, tj. 23% tej kwoty.

Jeśli chodzi o Centrum Unijnych Projektów Transportowych, środki, które posiadało centrum, wynosiły ponad 10 mld zł, ale konkretnie na elektromobilność wydatkowano zaledwie 13% tej kwoty. Reszta to chociażby projekty związane z rozwojem transportu tramwajowego.

Jeśli chodzi o regionalne programy operacyjne w pięciu województwach, które skontrolowaliśmy, środki przeznaczone na elektromobilność wynosiły ponad 5 mld zł, z czego alokacja środków wyniosła zaledwie 18% – podkreślam – w zakresie elektromobilności.

Beneficjentami tych środków były zarówno jednostki państwowe, jednostki samorządów terytorialnych, przedsiębiorcy, jak i osoby fizyczne. Dofinansowania dotyczyły de facto przede wszystkim trzech głównych środków, tj. samochodów osobowych, dostawczych, autobusów oraz stacji ładowania. Z systemów wsparcia – to jest bardzo ważne, będę o tym mówił również we wnioskach – były wykluczone samochody ciężarowe, w tym tzw. kategorii N3, a więc o całkowitej wadze powyżej 12 t.

Jeśli chodzi o finansowanie elektromobilności przez samorządy miast, czyli urzędy miejskie, jak szanowne panie i panowie posłowie widzicie na slajdzie, w stosunku do środków, które były przeznaczone, finansowanie w kontrolowanych jednostkach było

stosunkowo symboliczne, bo wyniosło zaledwie 16 mln zł. Jak widzicie państwo w górnej części slajdu, dotyczyło to głównie autobusów zeroemisyjnych, autobusów elektrycznych, które zostały sfinansowane w wysokości ponad 14 mln zł. Niepokojący jest również fakt, że drugą pozycją w wydatkowaniu jest finansowanie aktualnych analiz kosztów i korzyści, dokumentu, który jest wymagany przez ustawę o elektromobilności, a które niestety wyniosły prawie 1 mln zł. To finansowanie tych właśnie dokumentów przez urzędy miast. Jak państwo widzicie, również inne potrzebne dokumenty wynikające z przepisów wprowadzonych przez ustawę o elektromobilności generowały dość duże koszty po stronie samorządów miast.

Jeżeli chodzi o kwestie dotyczące finansowania elektromobilności w poszczególnych miastach, to, panie i panowie posłowie, widzieliście w tamtym slajdzie na dole. Jeżeli zaś chodzi o finansowanie elektromobilności przez samorządy województw, które kontrolowaliśmy, jak państwo widzicie, jest to dość zróżnicowane w zależności od urzędu marszałkowskiego. Na przykład Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego nie wydatkował w tym zakresie żadnych środków, ale na przykład Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego wydatkował środki w wysokości 500 tys. zł, chociaż znowu są to środki dość symboliczne, bo zwracam uwagę, że łącznie wyniosły one zaledwie 1,2 mln zł.

Jednym z głównych wymogów, chyba najbardziej medialnych, jest nałożony przez tę ustawę wymóg zapewnienia procentowego udziału samochodów elektrycznych we flocie pojazdów użytkowanych przez miasta i samorządy województw. Niestety, w okresie, który kontrolowaliśmy, ten wymóg powinien być już zrealizowany, ponieważ obowiązek ten funkcjonował od 1 stycznia 2022 r.

Obowiązek polegał na posiadaniu 10% samochodów elektrycznych we flotach urzędów miast. Z 18 objętych kontrolą urzędów miast zaledwie w 6 wypełniono ten wymóg. W pozostałych wymóg ten albo w ogóle nie był wypełniony, albo był wypełniony jedynie częściowo. W tym zakresie więc ustawa nie została zrealizowana. Dotyczyło to miast o liczbie mieszkańców powyżej 200 tys. mieszkańców.

Dlaczego urzędy miast nie zrealizowały tego wymogu? Zgodnie z informacjami, które zebraliśmy w trakcie kontroli, były to przede wszystkim kwestie ekonomiczne. Wzrost cen energii elektrycznej… Podkreślam, były to jeszcze lata przed większymi wzrostami, lata 2018–2022, ale już wówczas włodarze miast uważali, że jest to niezasadne ekonomicznie.

Po drugie były to problemy ze stworzeniem sieci ładowarek dla pojazdów służbowych, ze względów czysto technicznych, słaby rozwój sieci energetycznych w pobliżu urzędów miast i brak takiej możliwości, a więc też niezapewnienie odpowiedniej sieci ładowania tych pojazdów.

Jednak najczęściej wymienianym powodem jest fakt posiadania przez urzędy miast stosunkowo nowej floty samochodów. To też generowało pewne problemy w tym zakresie, ponieważ włodarze miast uważali, że byłoby to działanie niegospodarne, gdyby wymogi ustawy zrealizowali poprzez zakup dodatkowych samochodów, jeśli posiadają sprawne pojazdy spalinowe.

Przy okazji kontroli stwierdziliśmy, że niestety ustawa zawiera pewne wątpliwości prawne, które także zresztą były zgłaszane przez niektóre gminy. Dotyczyły tego, jak traktować to „10% pojazdów”; tego, czy dotyczy to jedynie urzędów miast, czy również instytucji podległych urzędom miast, chociażby spółek miejskich, które, jak wiadomo, dysponują odrębnymi flotami pojazdów.

Jeśli chodzi o pozostałe nieprawidłowości, które stwierdziliśmy w wyniku kontroli, to przede wszystkim niewykonywanie lub nierzetelne wykonywanie art. 38 ustawy, czyli, krótko mówiąc, obowiązków sprawozdawczych, które posiadają samorządy w stosunku do instytucji centralnych. Następne było niewywiązywanie się lub nierzetelne wywiązywanie się z obowiązku sporządzania analiz kosztów i korzyści wykorzystywania pojazdów elektrycznych w komunikacji miejskiej. To jest art. 37 ustawy o elektromobilności. Są to te dokumenty, które, jak państwo widzieliście, stanowią dość znaczny, drugi pod kątem pozycji, koszt dla urzędów miast.

Następną nieprawidłowością jest niezaktualizowanie lub nierzetelne wywiązywanie się z obowiązku zaktualizowania planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, tzw. planów transportowych. Jest to wymóg wynikający z art. 80. Wreszcie, ostatnia nieprawidłowość – to zaniżenie wyceny przedmiotu zamówienia publicznego skutkujące dokonaniem zakupu samochodu elektrycznego z ominięciem przepisów ówcześnie obowiązującej ustawy – Prawo zamówień publicznych.

Tak jak powiedziałem na samym początku, największym problemem, z którym borykały się samorządy – zarówno miast, jak i województw – był jednak problem definicji urzędu obsługującego jednostkę samorządu terytorialnego, a więc art. 35 i art. 68 ustawy, który wywoływał pewne problemy, oraz brak metodologii opracowania analizy kosztów i korzyści wykorzystywania pojazdów elektrycznych w komunikacji miejskiej. Co prawda wiem, że obecnie w resorcie trwają prace, aby wprowadzić takie wytyczne, jednak w momencie kontroli, kiedy ją realizowaliśmy, takich wytycznych nie było i to powodowało pewne problemy.

Ocena ogólna tej kontroli jest taka. Oferowane dofinansowanie zapewniało wsparcie w realizacji celów założonych w ustawie o elektromobilności, jednak beneficjenci korzystali z takiego wsparcia w ograniczonym zakresie. Objęte kontrolą jednostki samorządu terytorialnego w ogóle nie korzystały z dofinansowania zakupu samochodów elektrycznych do flot pojazdów obsługujących ich urzędy oraz nie zapewniły wymaganego udziału takich pojazdów we własnych flotach. Z uwagi na możliwość otrzymania dofinansowania niektóre samorządy nabywały natomiast autobusy zeroemisyjne.

Zwracam również uwagę, że, jeśli chodzi o autobusy zeroemisyjne, wynikało to jedynie ze względów ekologicznych, ponieważ właśnie dokumenty dotyczące analizy kosztów i korzyści wykazywały, że zakup tych autobusów jest niezasadny. Podkreślam, że ten dokument mówi tylko o korzyściach ekonomicznych, nie innych, mimo to samorządy dokonywały zakupów, kierując się właśnie kwestiami ekologicznymi.

Wsparcie finansowe ze środków krajowych i unijnych oferowano szerokiej grupie beneficjentów, a dofinansowaniem objęto zakupy samochodów o masie całkowitej do 3,5 t i autobusów komunikacji miejskiej oraz budowę stacji ładowania. Z systemu wykluczone były natomiast samochody ciężarowe.

Czynnikami, które zagrażają rozwojowi elektromobilności oraz osiągnięciu celów ustawowych, a które są także przyczyną niskiego wykorzystania oferowanego wsparcia finansowego, są przede wszystkim: znaczący wzrost cen energii elektrycznej, niewspółmiernie większy od wzrostu cen paliw płynnych, oraz słabo rozwinięta sieć stacji ładowania, co wynika z niedostatecznego stanu sieci elektroenergetycznych. Również sama ustawa o elektromobilności zawiera nieścisłości i nieprecyzyjnie formułuje przepisy, które utrudniają realizację zadań w niej określonych.

W ramach kontroli złożyliśmy kilka wniosków: do ministra funduszy i polityki regionalnej, ministra klimatu i środowiska oraz prezesa Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej o przeanalizowanie czynników, które zagrażają rozwojowi elektromobilności, i podjęcie działań wspierających realizację celów określonych w ustawie o elektromobilności z uwzględnieniem aktualnej sytuacji gospodarczej w Polsce.

Po drugie złożyliśmy wniosek o podjęcie działań w celu umożliwienia dofinansowania zakupu lub leasingu pojazdów ciężarowych, w tym zwłaszcza kategorii N3. Zwracam uwagę, że część floty, którą kontrolowaliśmy, to chociażby flota śmieciarek, a jak wiadomo, z punktu widzenia czystej ekonomii aż prosiłoby się, żeby były to pojazdy elektryczne. Odrębną kwestią jest dostępność tych pojazdów. Na to też trzeba zwrócić uwagę.

Jeśli chodzi o wnioski, które sformułowaliśmy do ministra klimatu i środowiska, jest to: podjęcie działań w celu wyeliminowania niedoprecyzowanych i niejasno sformułowanych przepisów ustawy o elektromobilności, opracowanie standardów i wytycznych sporządzania analizy kosztów i korzyści wykorzystywania pojazdów elektrycznych w komunikacji miejskiej oraz rozważenie możliwości cyklicznego sporządzania takiej analizy w okresach dłuższych niż obecnie obowiązujące 36 miesięcy w związku z brakiem korzyści ekonomicznych z wykorzystania takich autobusów, spowodowanym wzrostem cen energii elektrycznej.

Tak jak mówiłem, to jest tylko analiza dotycząca kosztów. One de facto powielają się, a mimo wszystko urzędy miast i samorządy muszą dokonywać tego rodzaju analiz, które niestety są dość kosztowne.

Ostatni wniosek to rozważenie możliwości monitorowania obowiązku przekazywania informacji określonej w art. 38 ustawy o elektromobilności w zakresie udziału procentowego pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym w użytkowanych flotach pojazdów, z wykorzystaniem istniejących baz danych, celem rzetelnej oceny wypełniania obowiązku określonego w ustawie.

Tak jak mówiłem, z tym były dość poważne problemy. Zastanawialiśmy się, zresztą wspólnie z kontrolowanymi, czy systemy typu CEPiK nie byłyby dobrym miejscem również na tego rodzaju prowadzenie sprawozdawczości.

Bardzo dziękuję za uwagę.

Przewodnicząca poseł Paulina Matysiak (Lewica):

Bardzo dziękuję.

Jest z nami też minister Miłosz Motyka, podsekretarz stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska. Panie ministrze, czy chce pan zabrać głos? Jeżeli tak, to bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska Miłosz Motyka:

Tak jest.

Szanowna pani przewodnicząca, panie i panowie posłowie, oczywiście mogę odnieść się bezpośrednio do pana dyrektora i przedmiotowej kontroli i uwag. Bezpośrednio mogę też oczywiście odnieść się do później powstałych w tym temacie pytań i wątpliwości. Może więc odniosę się do przedmiotowego aspektu.

MKiŚ bezpośrednio tą kontrolą objęte nie było, natomiast odnieśliśmy się do tych kontroli w zakresie działań legislacyjnych, które były opiniowane. Prezes NIK przyjął te wyjaśnienia, szczególnie doceniając działania związane z prowadzonymi programami wsparcia rozwoju elektromobilności. Zamieszczona została też errata związana z wprowadzeniem tych zmian do treści raportu, natomiast do tych wątpliwości i do tych wniosków chciałbym teraz bezpośrednio odnieść się w zakresie naszych kompetencji jako resortu klimatu i środowiska.

Ministerstwo rozpoczęło opracowanie założeń, które mają na celu uruchomienie programu wsparcia zakupu zeroemisyjnych pojazdów ciężarowych kategorii N3, które były zawarte w raporcie NIK, oraz infrastruktury ładowania dedykowanej tym pojazdom. Jeśli chodzi o kwestię cen energii elektrycznej, mamy ustawę, która funkcjonuje do lipca 2024 r. w zakresie działań osłonowych, które mają na celu ograniczenie wzrostu cen energii elektrycznej, co samo przez siebie pozytywnie wpłynie na rozwój elektromobilności, obniżając koszty związane z eksploatacją tych pojazdów.

Jeśli chodzi natomiast o wnioski dotyczące słabo rozwiniętej infrastruktury ładowania i niskiej jakości sieci elektroenergetycznej, to kwestie te ulegają poprawie poprzez realizowanie programowego wsparcia infrastruktury doładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury do tankowania wodoru oraz rozwoju infrastruktury elektroenergetycznej na potrzeby rozwoju stacji ładowania pojazdów elektrycznych. To dzięki tym programom, jak myślę, w najbliższym czasie powstanie kilka tysięcy ogólnodostępnych stacji ładowania, a ta infrastruktura zostanie odpowiednio rozbudowana.

Jeśli chodzi o szczegółowe uwagi NIK, co do których stanowisko przedstawialiśmy, to niezależnie od wyjaśnień, które za moment przedstawię, przy najbliższej nowelizacji ustawy o elektromobilności oraz paliwach alternatywnych ministerstwo przeanalizuje wszystkie zgłoszone tu wątpliwości. Dołożymy starań, żeby je uwzględnić, aby zalecenia, o których mówił pan dyrektor, które przedstawiła NIK, zostały zrealizowane.

Jeśli chodzi o definicję urzędu obsługującego jednostkę samorządu terytorialnego, naszym zdaniem to zalecenie nie wymaga realizacji, bo pojęcie to jest dość oczywiste, nie wymaga doprecyzowania. Uważamy, że należy brać pod uwagę pojazdy obsługujące dany urząd gminy, starostwo lub urząd wojewódzki, bez jednostek organizacyjnych, nawet jeśli nie posiadają one odrębnej osobowości prawnej. Art. 68 ust. 2 zawiera bezpośrednie odniesienie do art. 35, więc także nie powinien nastręczać wątpliwości interpretacyjnych.

Zalecenie NIK w zakresie opracowania standardu wytycznych sporządzania analizy kosztów i korzyści zostało zrealizowane. W lipcu 2023 r. MKiŚ przekazało samorządom zobligowanym do sporządzenia tej analizy wytyczne dotyczące sposobu jej sporządzenia. Została także zrealizowana uwaga NIK w zakresie ujednolicenia przepisów dotyczących definicji pojazdu. W każdym z tych artykułów wyrażenie „pojazdy" zostało zmienione na „pojazdy samochodowe w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy – Prawo o ruchu drogowym".

Zalecenie NIK dotyczące definicji autobusów napędzanych biometanem również zostało zrealizowane. Zostały one dodane nowelizacją ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r., jak rozumiem, już na etapie prac nad raportem.

Brak jednak możliwości realizacji ostatniego zalecenia, o którym mówił pan dyrektor, w zakresie formularza dotyczącego liczby pojazdów, bo nie istnieje baza danych, która pozwalałaby na pozyskanie informacji dotyczących udziału pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym we flotach urzędów lub przy realizacji zadań publicznych. Na podstawie danych zawartych w CEPiK nie da się określić, jakie pojazdy wykonują zadania publiczne.

W przypadku szczegółowych pytań jesteśmy do dyspozycji państwa posłanek i posłów. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Paulina Matysiak (Lewica):

Bardzo dziękuję.

Otwieram dyskusję. Jeżeli są pytania, bardzo proszę o zgłoszenia. Bardzo proszę, pan poseł.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Dziękuję, pani przewodnicząca.

Szanowny panie ministrze, dziękuję za tę dyskusję, bo jest ona bardzo ważna. Bardzo dziękuję, że pan minister odniósł się do interpretacji jednostki urzędu jako JST z tym aspektem, bo rzeczywiście wielokrotność… Było to bardzo różnie interpretowane w terenie.

Jeżeli jednak mógłbym poprosić o analizę szczegółową, która jest zawarta w tym bardzo cennym dokumencie, to chciałbym zaznaczyć, że wymóg 10% pojazdów elektrycznych we flocie, o której mówimy, był bardzo problematyczny. Aspekt finansowy niestety również miał swoje miejsce i na bazie doświadczeń, które występowały od 2018 r., może warto zastanowić się, czy założony na początek przyszłego roku pułap 30%, wymóg, aby zwiększyć floty obsługujące dany urząd w pojazdy elektryczne, jest w ogóle realny. Czy na podstawie doświadczeń, które mamy od kilku lat, jest to czasowo mierzalne?

Co do kwestii opracowania analizy kosztów i korzyści rzeczywiście problemem jest to, że obecnie trzyletni horyzont czasowy na weryfikację wszystkich – do tej pory tylko ekonomicznych – aspektów tego dokumentu budził i budzi kontrowersje. Postulat, aby ewentualnie spróbować zastanowić się nad tym, aby wydłużyć trzyletni okres na analizę wdrożeniową, też jest więc dość ciekawy i z tego, co słyszę w terenie, wyczekiwany.

Z kolei doskonale wiemy, że teza, iż szeroko rozumiane środki były bardzo wystarczające… Jak zawsze diabeł tkwi w szczegółach. Tutaj również zostało wykazane, że clou problemu jest to, żeby zwiększyć finansowanie dla zeroemisyjnych zakupów przynajmniej do takiego pułapu, aby zakup z całym oprzyrządowaniem był tańszy od zakupu taboru dotychczasowego, standardowego. Wydaje mi się, że to jest clou problemu związanego z tym, czemu borykają się z tym wszystkie instytucje, które mają wdrażać ustawę.

Jeżeli chodzi o pewne ograniczenia w tym temacie, jest tu również aspekt tego, aby do ubiegania się o dotacje z najróżniejszych programów wszystkich instytucji wdrażających całą tę ustawę dopuścić prywatne podmioty, które na zasadzie ustawy PZP realizują pracę przewozową na rzecz różnych samorządów czy innych podmiotów. Najbardziej szumnym czy wyczekiwanym problemem, który jest zawarty w ustawie, który daje taką możliwość, który jest realizowany praktycznie bardzo rzadko, jest ustawa o czystym transporcie zbiorowym.

Ostatnio w Krakowie taka ustawa została uchylona chyba przez wojewodę, z tego, co pamiętam. Z tego, co mniej więcej udało mi się wskazać, również przy wdrażaniu tego bardzo skutecznego mechanizmu ograniczenia emisji, aspektem wskazanych w ustawie

tzw. konsultacji społecznych – one były ok. trzytygodniowe, choć mogę się tu mylić – była sugestia, aby jakoś uściślić aspekt wdrażania tych przepisów, oczywiście uchwałą rady gminy czy miasta.

Bardzo dziękuję za ten dokument, za tę dyskusję. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Paulina Matysiak (Lewica):

Bardzo dziękuję.

Czy są jeszcze jakieś pytania? Czy są jeszcze jakieś zgłoszenia? Bardzo proszę, poseł Bliźniuk.

Poseł Paweł Bliźniuk (KO):

Dziękuję, pani przewodnicząca.

Szanowni państwo, na wstępie chciałem podziękować panom za efekt pracy i kontrolę, którą panowie wykonali, bo to ważna informacja, żeby w szerszym ujęciu spojrzeć na kwestię elektromobilności. Jako praktyk od strony samorządowej mam też kilka uwag.

Cieszę się, że panowie wskazali, że problemy z interpretacją niektórych przepisów rzeczywiście nie pomagały we wdrożeniu tych parametrów: 10%, a później 30% – bo to przed nami – samochodów napędzanych elektrycznie w ramach floty w JST czy w urzędzie, i to na różnych pułapach. Dobrze, żeby zostały doprecyzowane kwestie w toku wdrażania prac nad tym, żeby zostały wypełnione warunki ustawowe. To po pierwsze.

Po drugie mocno wybrzmiewa w raporcie, że kwestii przeniesienia dodatkowych obowiązków, bo jednak mówimy o samochodach elektrycznych, które kosztują więcej niż te napędzane w inny sposób, powinno towarzyszyć również zwiększenie finansowania. To jest kolejny przykład, gdzie samorządy są obciążane kolejnymi obowiązkami, a w ślad za tymi obowiązkami nie idzie adekwatne – powtórzę: adekwatne – finansowanie tych zadań.

Raport rzeczywiście nie jest już najświeższy, bo dotyczy okresu sprzed kilku lat. Dzisiaj o nim rozmawiamy. Można wysnuć z niego kilka postulatów. Pierwsza kwestia to jest to, a dzisiaj też warto o tym porozmawiać, czy samorządy są w stanie dowieźć 30-procentowy pułap samochodów elektrycznych w swojej flocie. Obciążenia finansowe dla niektórych samorządów, szczególnie w warunkach ekonomicznych, jakie dzisiaj mamy, związane z zakupem bądź zakontraktowaniem w inny sposób takich samochodów, żeby w ramach tej floty były one wliczane do współczynnika ustawowego, są dość dużym wyzwaniem i obciążeniem dla budżetu. Nie jest to wydatek pierwszego rzędu i pierwszej potrzeby dla lokalnej społeczności. Warto o tym pamiętać.

Kiedy włodarze mają do wyboru remont dziurawej drogi albo zakup samochodu elektrycznego, będą jednak decydowali się – mimo że narażają się na niewykonanie współczynników ustawowych – na wykonanie remontu, a nie na zakupy, które z punktu widzenia lokalnej społeczności nie są priorytetowe, ale są ważne z punktu widzenia realizacji celów transportu zeroemisyjnego w gminach w Polsce. Należy jednak zauważyć, że bez dofinansowania i wsparcia na poziomie centralnym, adekwatnego do tych wymogów, samorządom tym ciężko będzie spełnić to kryterium nie tylko w roku, który jest przewidziany w ustawie. W ogóle mówimy tutaj o dochodzeniu do pewnych standardów, które są naszym celem. To po pierwsze.

Po drugie, jak spojrzymy na elektromobilność, na liczbę samochodów elektrycznych w Polsce, bo warto też spojrzeć na to z tego punktu widzenia, okaże się, że na instytucjach publicznych, na jednostkach samorządu terytorialnego, ale nie tylko, bo nie tylko one były obciążone tymi wymogami, spoczywałby dzisiaj rozwój sektora pojazdów elektrycznych w Polsce, bo to tutaj mamy główny popyt, jeśli chodzi o tego typu samochody. Z punktu widzenia kierowcy, użytkownika takiej floty, warto natomiast nadmienić, że rozwój odpowiedniej sieci stacji ładowania jest konieczny do tego, żeby rozwój elektromobilności w Polsce przybrał sensowne ramy. To kolejny postulat, który, jak myślę, płynie po części z państwa raportu. Mówi on o tym, że bez wsparcia samorządów, nie tylko w wymiarze formalnoprawnym, ale przede wszystkim finansowym, nie dojdzie do tej rewolucji.

Konkludując i dziękując za raport, który, jak myślę, jest przyczynkiem do szerszej refleksji, warto spojrzeć na elektromobilność szerzej i pomyśleć o tym, czy samorządów, które gdzieś tam są obciążone zobowiązaniami wynikającymi z ustawy, nie należy

wesprzeć adekwatnym dofinansowaniem i spojrzeć na tę sytuację, na proces przechodzenia na transport zeroemisyjny w Polsce, szczególnie ten indywidualny, w szerszym wymiarze, gdyż rynek pokazuje, że są inne przeszkody, które również należy zrewidować i zmniejszyć poprzez odpowiednie wsparcie, jak chociażby rozwój stacji ładowania samochodów elektrycznych. Jeżeli nie będziemy traktowali tego poważnie i priorytetowo, to myślę, że rozwój elektromobilności w Polsce w takim wymiarze, w jakim wszyscy byśmy tego chcieli, będzie znacząco utrudniony.

Dziękuję, pani przewodnicząca.

Przewodnicząca poseł Paulina Matysiak (Lewica):

Bardzo dziękuję.

Czy są inne zgłoszenia? Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Lucjan Marek Pietrzczyk (KO):

Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca.

Panie ministrze, szanowni państwo, jak widać, gdy jeździ się po Polsce, brakuje przede wszystkim stacji ładowania. Jak rozmawia się z ludźmi, którzy chcieliby budować stacje ładowania dla samochodów, brakuje zasilania w energię, żeby można było budować szybką stację ładowania, na przykład 150 kW czy tym podobne. Dlatego mam pytanie do pana ministra. Jeżeli nie podejdzie się holistycznie do rozwiązania problemów transformacji energetycznej, nie wykorzysta się źródeł lokalnych z energią i nie będzie żywej konkurencji, to zawsze będzie to drogie i nie poradzimy sobie z tym, żeby co 100 km, a nawet co 50 km, była stacja ładowania samochodów elektrycznych.

Podobnie jest z wodorem. Cały czas mówimy i robimy kalkulacje na wodorze szarym, który jest z paliw kopalnych. Jeżeli nie rozwiążemy problemu związanego z elektrolizerami, które produkują wodór zielony z różnego rodzaju wody – czy deszczowej, czy tym podobnie – to też nie wytworzymy takiej sieci, żeby co 100 km na sieciach TNT były ładowarki do wodoru zielonego. Potrzebna jest lokalna energia.

Dlatego mam pytanie do pana ministra. Jakie widzi pan rozwiązanie tego problemu?

Przewodnicząca poseł Paulina Matysiak (Lewica):

Bardzo dziękuję.

Czy są jeszcze osoby chętne do zabrania głosu? Bardzo proszę.

Ekspert Związku Powiatów Polskich Adrian Pokrywczyński:

Adrian Pokrywczyński, Związek Powiatów Polskich.

Króciutko chciałbym poprzeć wszystkie głosy. Jak wypowiadają się politycy, to zawsze ktoś może powiedzieć, że są to głosy polityczne, ale ZPP jako organizacja samorządowa też zwraca uwagę na to, że 30-procentowe wymogi są dosyć wysokie, a one czekać nas będą już za rok. Faktycznie więc może być problem. Nie chodzi już o samo to, żeby samorządowcy chcieli, bo raczej jest tendencja, żeby dążyć do tego, żeby samochody były elektryczne lub na wodór. Przede wszystkim brakuje infrastruktury.

Zwracam uwagę też na to, że ustawa nakłada wymogi zlecania pewnych zadań publicznych dla podmiotów, które mają mieć do najmniej 30% w swojej flocie, które mają wykonywać pewne zadania. Tutaj też może pojawić się problem praktyczny: Czy to faktycznie będzie możliwe? Czy podmioty na rynku prywatnym będą w stanie to robić i spełniać te wymogi? Jest też bowiem kwestia tego, czy te samochody, czy ten elektromobilny sprzęt będzie dostępny. Mieliśmy zachwianie – jak to się ładnie mówiło – łańcuchów dostaw. Czy ministerstwo obserwuje praktykę pod tym kątem? Czy będzie to w ogóle możliwe do wypełnienia ustawowego wymogu? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Paulina Matysiak (Lewica):

Dziękuję.

Czy ktoś jeszcze chciałby zadać pytanie? Jeżeli nie, to jeszcze sobie pozwolę zadać panu ministrowi pytanie dotyczące pewnej kwestii, która padła w wypowiedzi pana dyrektora Walczaka. Padło tam takie sformułowanie, że zakup autobusów zeroemisyjnych nie był zasadny, jeżeli chodzi o koszty ekonomiczne. Na to wskazywały samorządy.

Chciałam zapytać, czy MKiŚ prowadzi analizy dotyczące tego, co jest bardziej opłacalne na poziomie poszczególnych regionów czy miast: zakup autobusów zeroemisyjnych

w mniejszej liczbie czy może autobusów spalinowych w większej liczbie, bo pozwoli zachęcić większą liczbę mieszkańców do przesiadki z własnego auta na transport publiczny? Czy podejmujecie państwo takie analizy?

Być może rozwiązanie, które pozwalałoby samorządom kupować autobusy spalinowe, nie nakładając tego obowiązku na autobusy zeroemisyjne, lepiej rozwiązywałoby pewne problemy, zwłaszcza jeżeli chodzi o poziom aut w mieście, zanieczyszczenie hałasem itd., niż wymóg zakupu autobusów zeroemisyjnych, elektrycznych czy innych. O wodorowych nawet nie wspominam, bo one są przecież o wiele droższe. Jak państwo do tego podchodzicie? Czy będą planowane zmiany w tym zakresie?

Bardzo dziękuję. Może najpierw pan minister, a potem pan dyrektor i jeszcze pani posłanka.

Podsekretarz stanu w MKiŚ Miłosz Motyka:

Może bezpośrednio odpowiem na pytanie pani przewodniczącej. Tak, są takie analizy, chociażby dra Wolańskiego. Szacuje się, że już przy 50 tys. km rocznie samochód elektryczny jest bardziej efektywny ekonomicznie. Przy szczegółowej analizie służymy odpowiednim raportem i możemy również na piśmie odpowiedzieć pani przewodniczącej i szanownym państwu parlamentarzystom.

Odniosę się również do wszystkich uwag oraz pytań. Bardzo za nie dziękuję, bo temat jest niezwykle istotny. Myślę, że gdybyśmy kilka lat temu zastanawiali się nad stroną, w którą dyskusja pójdzie… To miał być milion samochodów elektrycznych. Jest trochę mniej, ale zmieniamy dane od jednostek samorządu terytorialnego i po poznaniu ich dokładnego poziomu będziemy podejmowali konkretne decyzje, jeśli chodzi o przedłużanie tych terminów, również w związku z rozporządzeniem AFIR dotyczącym infrastruktury paliw alternatywnych.

Jeżeli chodzi natomiast o całą strefę czystego transportu w Krakowie, to tam dotyczy to raczej błędów proceduralnych, formalnych. Tutaj ministerstwo nie było stroną. Po prostu błędy dotyczące niezastosowania odpowiedniego zapisu ustawy spowodowały, że mamy z tym problem. Na stronie MKiŚ od września jest natomiast odpowiednia zakładka i zainstalowana mapa dotycząca stref ładowania samochodów elektrycznych. Tych stref jest 166.

Też dziękuję za tę dyskusję, za tę debatę. Mam nadzieję, że zachęci ona do zgłaszania uwag. Od września nie wpłynęła żadna uwaga w tym zakresie. Warto ten aspekt przeanalizować, łącznie z 37 stacjami ładowania wodoru w obszarze miast. Wszystkie te punkty są tam zawarte. Zachęcamy do przeanalizowania tego dokumentu i do przeanalizowania mapy.

Jeśli chodzi o temat dotyczący półprzewodników i problemów z dostępnością, o ile nie zaobserwowaliśmy, jeśli chodzi o same samochody elektryczne, problemu z dostępnością, problemu z samymi samochodami, o tyle tutaj, jeśli chodzi o rozwój infrastruktury i stref stacji ładowania, ten problem jest szerszy. Ten program na podstawie tych problemów będzie jednak również rozwijany. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Paulina Matysiak (Lewica):

Czy pan dyrektor Delegatury NIK w Łodzi chciałby odnieść się do głosów, które padły podczas dyskusji? Bardzo proszę.

Radca prezesa NIK, p.o. dyrektor Delegatury NIK w Łodzi Piotr Walczak:

Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca. Tylko dopowiem w zakresie kosztów.

Dziękuję panu ministrowi za tę wypowiedź, na pewno ma bardziej aktualne dane, dlatego absolutnie nie chciałbym wskazywać danych, które, jak mówię, na pewno są zdezaktualizowane. Na moment kontroli eksploatacja autobusu elektrycznego w stosunku do spalinowego wynosiła 7,94 zł do 11 zł za kilometr. To była taka proporcja.

Jeśli chodzi o zakup, do dwóch i pół raza droższy był autobus elektryczny, ale zwracam uwagę na jedną rzecz, na którą zwracali nam uwagę głównie włodarze miast. Problem polega nawet nie na tej różnicy. Ze względu na swoje problemy finansowe samorządy kupują niestety używany tabor. Koszt zakupu używanego autobusu spalinowego to jedna dziesiąta kosztu nowego spalinowego, a ze względu na brak na rynku używanych pojazdów elektrycznych samorządy nie są w stanie kupić używanych autobusów

elektrycznych. To jest główny problem. Kupując za jedną dziesiątą spalinowego, a biorąc pod uwagę, że elektryczny w 2022 r. kosztował dwuipółkrotność tej ceny, analiza kosztów ze strony samorządów niestety wypadała korzystniej dla pojazdów spalinowych. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Paulina Matysiak (Lewica):

Bardzo dziękuję.

Wiem, że są jeszcze pytania. Pani posłanka Oliwiecka, bardzo proszę.

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Szanowni państwo, chciałam zwrócić uwagę tylko na jedną rzecz.

Gdy będziemy analizować dalszy rozwój elektromobilności… Wiem, że raport NIK był opracowany na podstawie kontroli 18 jednostek samorządowych, natomiast jak patrzy się na Polskę i na województwa, to znowu widać dysproporcję pomiędzy poszczególnymi województwami. To szczególnie ściana wschodnia, północno-wschodnia. Mamy szansę uniknąć standardowych różnic, które zawsze są przy rozwoju wszelkiej infrastruktury drogowej, czy kolejowej, czy innej.

Warto więc zwrócić też uwagę na to, żeby elektromobilność była rozwijana równomiernie w całej Polsce. Może warto po prostu więcej czasu poświęcić na analizę z samorządowcami z regionów, które szczególnie odbiegają od poziomu spełnienia wymogu elektromobilności. Są województwa, w których idzie to bardzo ładnie. To duże miasta. Różnice natomiast absolutnie nie są adekwatne do wielkości województw. Te dane są oczywiście w internecie. Przeglądałam je skrótowo, nie będę ich teraz przytaczać, ale warto na to zwrócić uwagę. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Paulina Matysiak (Lewica):

Bardzo dziękuję.

Czy ktoś jeszcze? Czy pan minister chce się odnieść do tego głosu?

Podsekretarz stanu w MKiŚ Miłosz Motyka:

Tak. Oczywiście zgadzamy się z przedłożonym pytaniem.

W ogóle jest szeroki problem, jeśli chodzi o wykluczenie transportowe. Będziemy analizowali i zwracali uwagę na przedłożone przez panią poseł pytanie, natomiast jeśli chodzi o raport, dotyczy on raczej stanu, z którym mieliśmy do czynienia kilka lat temu. Oczywiście będziemy to teraz analizowali, bo upłynęło sporo czasu, natomiast na ten moment jesteśmy zaawansowani w procesach i decyzjach, które dotyczą mapowania stacji, ładowania pojazdów elektrycznych wokół głównych sieci transportowych. Tak, widzimy ten problem i rozmawialiśmy już na ten temat z departamentem.

Przewodnicząca poseł Paulina Matysiak (Lewica):

Bardzo dziękuję.

Jeżeli nie ma innych zgłoszeń i chętnych osób, które chciałyby jeszcze zabrać głos, zamykam dyskusję.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Bardzo państwu dziękuję. Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury.